Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/11442

18. 09. 98

Antwort
der Bundesregierung

**auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Gila Altmann (Aurich), Steffi Lemke und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
— Drucksache 13/11374 —**

Sicherheitskonzept Ostsee

Der Schiffsverkehr in der Ostsee hat in den letzten Jahren deutlich zugenommen und befindet sich weiterhin in einem stetigen Wachstum. Presseberichten ist zu entnehmen, daß mehrere Ostseeanrainer neue Hafenkapazitäten planen bzw. vorhandene ausbauen.

Die Ostsee ist ein ökologisch sensibles Gebiet, das einen besonderen Schutz benötigt. Dieser Tatsache tragen die Ostseeanrainer u. a. dadurch Rechnung, daß sie sich im Helsinki-Übereinkommen zum Schutz der Ostseegebiete zusammengeschlossen und Schutzmaßnahmen festgelegt haben. Große Teile der westlichen Ostsee gehören zum deutschen Hoheitsgebiet, für dessen Schutz und Sicherheit nach dem Seeaufgabengesetz der Bund zu sorgen hat.

Vorbemerkung

Die Bundesregierung handelt im Bereich des Umweltschutzes in der Ausschließlichen Wirtschaftszone, die außerhalb der Territorialgewässer liegt, während für die Territorialgewässer die Küstenländer in eigener Zuständigkeit entsprechende Vorsorgemaßnahmen ergriffen haben.

Bund und Küstenländer stimmen ihre Vorsorgemaßnahmen in einem gemeinsamen Systemkonzept ab. Sie arbeiten bei Übungen und in Notfällen im Rahmen der zu diesem Zweck geschlossenen Verwaltungsvereinbarung eng zusammen.

1. Welche Schiffsbewegungen fanden nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1989 durch welche Schiffstypen und -größen vor der deutschen Ostseeküste statt?

Die Schiffsbewegungen vor der deutschen Ostseeküste werden im Wege der Gesamterfassung nicht erhoben. Indikativ für den

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Verkehr vom 17. September 1998 übermittelt.
Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

Verkehrsraum Ostsee liegen allerdings Erkenntnisse für den Verkehr auf dem Nord-Ostsee-Kanal (NOK) vor: Danach dominiert, bezogen auf die Zahl der Schiffe, eindeutig das Trocken- /Mehrzweckschiff (1997: 70,9 %) vor dem Ro/Ro- und Containerschiff (10,8 %) und dem Mineralöl-/Gas-/Chemikalientanker (8,3 %). Die durchschnittliche Schiffsgröße belief sich 1997 bei den Trocken-/Mehrzweckfrachtern auf rd. 2 500 BRZ, bei den Ro/Ro- und Containerschiffen auf 6 300 BRZ und bei den Tankschiffen auf 3 900 BRZ.

2. Bei wie vielen der seit 1989 vor der deutschen Ostseeküste durchgeführten Schiffsbewegungen wurden Rohöl, Ölprodukte oder andere umweltgefährdende Ladungen in welchen Mengen transportiert?

   (Bitte aufschlüsseln nach den zehn wichtigsten Start- und Zielhäfen sowie den zehn wichtigsten Stoffgruppen.)

Zur Frage der Gesamterfassung vor der deutschen Ostseeküste gilt grundsätzlich die gleiche Aussage wie zu Frage 1.

Für den NOK vorliegende Verkehrszahlen zeigen als Anhalt für die Ostseeverkehre, daß die Gütergruppe 07 (Erdöl/Derivate) 1986 bei den Exporten mit 4,6 von insgesamt rd. 37 Mio. t, d. h. mit rd. 12 % und bei den Importen mit 2,9 von 22,4 Mio. t, d. h. rd. 13 % vertreten war. Für 1996 lauten die entsprechenden Zahlen bei den Exporten 4,7 von 30,5 Mio. t oder 15,4 %, bei den Importen 3,1 von 17,4 Mio. t oder 17,8 %. Weiterreichende Analysen stehen mit den vom Bundesministerium für Verkehr in Auftrag gegebenen Untersuchungen „Entwicklungstendenzen der Deutschen Seehäfen im Ostseeraum bis 2010" sowie „Nord-Ostsee-Kanal, Gutachten zur Auslastungsoptimierung" zur Verfügung.

3. Wie wird sich der Schiffsverkehr vor deutschen Ostseeküste nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig entwickeln?

   Welches Wachstum wird für welche zehn wichtigsten Stoff- und Warengruppen erwartet?

In der Schiffahrt des Ostseeraumes lassen sich folgende Entwicklungen erkennen: Auch in den kommenden Jahren wird das Trocken-/Mehrzweckschiff im Verkehrsraum Ostsee gemäß Prognose (bis 2010) eindeutig dominieren, und zwar bei gleichzeitig anhaltender Schiffsgrößensteigerung und Vergrößerung des Tiefgangs. Dabei dürfte sich der Fähr- und Ro/Ro-Verkehr (über die deutschen Ostseehäfen) zunehmend zu einer bestimmenden Transporttechnologie entwickeln. Beim Transport in der Gruppe Erdöl und Derivate werden die Tankschiffe weiterhin dominant bleiben. Der Güterumschlag in den Haupthäfen Schleswig-Holsteins und Mecklenburg-Vorpommerns betrug 1996 rd. 50,6 Mio. t. Verkehrsexperten prognostizieren für die deutschen Ostseehäfen im Jahr 2010 ein Umschlagsvolumen von 73 bis 83 Mio. t. Dem Fähr- und Ro/Ro-Verkehr wird danach bereits ein Anteil von 65 % zukommen. Zu weiterführenden Informationen wird auf die in der Antwort zu Frage 2 genannten Gutachten verwiesen.

4. Welches Gefährdungspotential bestand nach Kenntnis der Bundesregierung bisher für die Ostsee durch den Schiffsverkehr, und wie wird sich dieses Gefährdungspotential zukünftig entwickeln?

Es wird davon ausgegangen, daß infolge der veränderten Verhältnisse im Ostseeraum nach 1990/91 die Rohöl-, Ölprodukten- und Chemikalientransporte in der Ostsee zugenommen haben. Die Helsinki-Kommission hat daher eine Untersuchung über diese Güterströme und das damit verbundene Gefährdungspotential in Auftrag gegeben, an der sich auch die Bundesrepublik Deutschland beteiligt. Das Ergebnis liegt noch nicht vor.

5. Welche Präventivmaßnahmen wurden nach Planung der Bundesregierung zur Bekämpfung eines Ölunfalles vor der deutschen Ostseeküste bisher vorbereitet bzw. ergriffen?

Die Bundesregierung und das Land Schleswig-Holstein haben seit 1975 entsprechend den Empfehlungen der Helsinki-Konvention von 1974 Vorsorgemaßnahmen gegen Ölunfälle ergriffen. In diese Maßnahmen wurde 1990 das Land Mecklenburg-Vorpommern einbezogen. Die Bundesregierung hat zunächst im Wege der Verwaltungshilfe entsprechende Bekämpfungskapazitäten zur Verfügung gestellt. Seit 1995 wurden die Vorsorgemaßnahmen des Bundes und der Küstenländer auf die Bekämpfung von Chemikalienunfällen ausgedehnt.

6. Seit wann bestehen nach Kenntnis der Bundesregierung in welchem Umfang Notfallpläne zur Bekämpfung eines Ölunfalles vor der deutschen Ostseeküste?

Siehe Antwort zu Frage 5.

7. Welche Ölbekämpfungskapazitäten werden von der Bundesregierung seit wann und wo zur Bekämpfung eines Ölunfalles vor der deutschen Ostseeküste bereitgehalten, und wie lange benötigen diese Kapazitäten, um von ihrem Bereitstellungsstandort zu jedem möglichen Einsatzort innerhalb der deutschen Hoheitsgewässer in der Ostsee zu gelangen?

Nach dem Auslaufen der Verwaltungshilfe für Mecklenburg-Vorpommern hat die Bundesregierung 1997 das Ölunfallbekämpfungsschiff „Eversand" in Warnemünde stationiert und 1998 das Mehrzweckschiff „Scharhörn" für den ständigen Einsatz rund um die Uhr in die westliche Ostsee verlegt. Die Empfehlungen der Helsinki-Kommission hinsichtlich der Einsatzbereitschaft (Auslaufen 2 Stunden nach Alarmierung, Eintreffen am Ereignisort nach weiteren 6 Stunden) werden damit in der Regel erfüllt. Die Bundesregierung plant im übrigen den Bau eines weiteren Schadstoffunfallbekämpfungsschiffes für den Einsatz im östlichen Zuständigkeitsbereich der Ostsee.

8. Welche Bedeutung für das Gefährdungspotential der Ostsee und die deutsche Ostseeküste haben nach Kenntnis der Bundesregierung die Bestrebungen Polens, Estlands, Litauens, Lettlands, Rußlands, Finnlands und Schwedens, vorhandene Ölhäfen oder andere Ölumschlagseinrichtungen zu modernisieren und auszubauen bzw. neu zu schaffen?

9. In welcher Weise und in welchem Umfang beteiligt sich die Bundesregierung an den Bestrebungen Polens, Estlands, Litauens, Lettlands, Rußlands, Finnlands und Schwedens, vorhandene Ölhäfen oder andere Ölumschlagseinrichtungen zu modernisieren und auszubauen bzw. neu zu schaffen?

Die Fragen 8 und 9 werden zusammen beantwortet:

Die Helsinki-Kommission hat zu den relevanten Ostseetransporten eine Untersuchung, u. a. auch mit Blick auf die damit verbundenen Gefährdungspotentiale, in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse bleiben abzuwarten. (s. auch Antwort zu Frage 4).

10. In welcher Weise und in welchem Umfang beteiligt sich nach Kenntnis der Bundesregierung die Europäische Union an den Bestrebungen Polens, Estlands, Litauens, Lettlands, Rußlands, Finnlands und Schwedens, vorhandene Ölhäfen oder andere Ölumschlagseinrichtungen zu modernisieren und auszubauen bzw. neu zu schaffen?

Die erbetenen Informationen liegen der Bundesregierung in der gewünschten Form nicht vor. Grundsätzlich werden Finanzhilfen der Europäischen Union zugunsten der mittel- und osteuropäischen Länder und der Gemeinschaft unabhängiger Staaten im Rahmen des Phare- und des Tacis-Programms auf der Grundlage der Verordnungen Nr. 3906/89 bzw. Nr. 2157/91 in den jeweils gültigen Fassungen gefördert. Nach Auskunft der Europäischen Kommission werden im Rahmen dieser Programme derzeit keine nennenswerten Infrastrukturinvestitionen in die genannten Ölhäfen finanziert.

11. Welche Maßnahmen hat die Bundesregierung bisher ergriffen, um das Gefährdungspotential durch den Schiffsverkehr vor der deutschen Ostseeküste zu minimieren?

Die Bundesregierung hat dazu eine Reihe verkehrsregelnder Maßnahmen eingeleitet, das betrifft

- Schiffswege in der Ostsee (Kiel-Ostsee-Weg, Lübeck-Gedser-Weg, Verkehrstrennungsgebiet „South of Gedser"; Kiel Flensburg Weg, Kiel-Fehmarnsund-Weg, Tiefwasserweg (17 m) Großer Belt – Östliche Ostsee,
- Schiffsmeldesystem (Anlaufbedingungsverordnung),
- Verkehr mit Hochgeschwindigkeitsfahrzeugen,
- Empfehlung zur Ausstattung von Sport- und Kleinfahrzeugen mit aktiven Radarreflektoren,
- Nutzung des satellitengestützten Funknavigationsverfahrens,
- Leit- und Informationssystem für Ro/Ro-Fahrgastfähren,
- Anpassung der Seeschiffahrtsstraßen-Ordnung.

12. Welche Sicherheitskonzepte hat die Bundesregierung für die deutsche Ostseeküste geplant, und welche Notfallkapazitäten stehen ihr dort zur Zeit und in Zukunft in welchem Hafen zur Bekämpfung von Schiffs- oder Ölunfällen zur Verfügung?

Das Sicherheitskonzept für die Ostsee stützt sich auf die kontinuierliche Verbesserung der Verkehrssicherungssysteme, siehe dazu Antwort auf Frage 11.

Die Zusammenarbeit in der Deutschen Küstenwache Ostsee und mit den Wasserschutzpolizeien der Küstenländer spielt hinsichtlich der schiffahrtspolizeilichen Präsenz und Vorsorge ebenfalls eine erhebliche Rolle. Der verkehrsbezogene Brandschutz wird durch Rahmenvereinbarungen des Bundes mit den Küstenländern weiter ausgebaut. Auf dem Gebiet der Schadstoffunfallbekämpfung sind mit der Verlegung des mit Schutzluftanlagen ausgerüsteten Gewässerschutzschiffs „Scharhörn" seit Mitte Juli 1998 in die Ostsee und der Inbetriebnahme zweier weiterer küstennah operierender Schadstoffunfallbekämpfungsschiffe von Warnemünde und Stralsund aus durch die Partnergemeinschaft Bund/Küstenländer Verbesserungen der Kapazität vor der deutschen Ostseeküste geschaffen worden. Zusätzliche Kapazität ist zur Zeit in der Planung.

Mit der Indienststellung der zweiten Luftüberwachungsmaschine Do 228 LM 2 am 15. April 1998 ist die Überwachungskapazität in der Ostsee auf ca. 600 Stunden pro Jahr über See nahezu verdoppelt.

13. Welche Feuerlöschkapazitäten werden nach Planung der Bundesregierung durch welche Schiffe in welchen deutschen Ostseehäfen zur Zeit und in Zukunft bereitgestellt?

Der Feuerschutz in den Häfen ist Sache der Länder. Die Bundesregierung strebt jedoch den Abschluß entsprechender Vereinbarungen mit den Ländern Schleswig-Holstein und Mecklenburg-Vorpommern an, um die beiderseitigen Kapazitäten für den verkehrsbezogenen Feuerschutz zu bündeln. Hierfür kommt von Bundesseite insbesondere das Mehrzweckschiff „Scharhörn" in Frage.

14. Welche Schleppkapazitäten sind durch welche Schlepper derzeit nach Kenntnis der Bundesregierung in welchen deutschen Ostseehäfen verfügbar?

Im Rahmen der Schleppervereinbarung, die auch für den Ostseeraum gilt, stehen mit Standorten Kiel, Rostock, Stralsund und Wolgast 14 Schlepper mit Pfahlzugstärken überwiegend zwischen 20 und 61 t zur Verfügung.

15. Welche zusätzlichen Maßnahmen wären nach Kenntnis der Bundesregierung notwendig, um in der Ostsee ein Vorsorgekonzept nach dem Vorbild der Deutschen Bucht zu realisieren, und wie viele Arbeitsplätze könnten durch diese Maßnahmen geschaffen werden?

Siehe Antwort zu Frage 7.

16. Mit welchen Schäden wäre nach Kenntnis der Bundesregierung direkt bzw. indirekt durch einen Ölunfall vor der deutschen Ostseeküste zu rechnen?
17. Wie viele Arbeitsplätze in welchen Branchen wären nach Kenntnis der Bundesregierung direkt bzw. indirekt durch einen Schiffs- oder Ölunfall vor der deutschen Ostseeküste gefährdet?

Die Fragen 16 und 17 werden zusammen beantwortet.

Die Folgen von Unfällen hängen stets vom Einzelfall ab und sind daher auch in bezug auf Fernwirkungen nicht vorhersehbar. Eine Aussage dazu läge im Bereich der Spekulation.

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333